

CONFRONTO TRA SISTEMI TELEX MÄRKLIN

Nella lunga storia del sistema di sganciamento a distanza ideato dalla Märklin si sono susseguite diverse soluzioni.

Il 1° tipo di gancio telex

Grande novità tecnica, nata con il centenario del 1959 e applicata sulle vaporeiere: da manovra Br 81 004 **art. 3031**, sulla 01 097, locomotiva per treni rapidi (**art. 3026**) e sulla mastodontica Br 44 690 (**art. 3027**), fu poi applicato alla V 60 (**art. 3065**) e ad altri modelli di quella piccola diesel che non sto qui ad elencare.

È invece importante per un neo appassionato sapere che il sistema si basava su un complicato uso del relè tradizionale per l'inversione di marcia: insomma per disimpegnare da un carro la macchina dotata di questo tipo di gancio (esteticamente uguale a quello di oggi), si doveva operare per due volte sull'inversione per sovratensione a 24 volt e questo comportava dei saltelli poco realistici durante la manovra di sgancio. Tuttavia il sistema era eccezionale, se paragonato poi a quello statico con sollevamento di un tratto di binario (in uso nei sistemi di binario "M" di allora) o a quello con un magnete posto tra le rotaie, utilizzato dalla Rivarossi... vi ripropongo qui un brano tratto dal mio libro "Serena discussione..." che potete consultare gratuitamente comunque sul sito www.trerotaie.it

(...) Il gancio telex, già apparso su una prestigiosa 01, la 3026 del 1959 dal costo proibitivo di 14.000 lire (!), era la vera meraviglia, che dava, e da, alla macchinetta un posto di grande utilità e prestigio in qualunque plastico. Pensate che all'epoca gli appassionati fedeli alla nostra Rivarossi si dovevano accontentare di sganciavagoni magnetici fissi, con i quali si rischiava di spezzare un convoglio che procedesse a bassa velocità, anche se i maligni critici ricorderanno che, in quegli anni pionieristici, per le macchine di quella Casa italiana, il "minimo" era, si fa per dire, di almeno 40 km/h in scala H0. (...)

Questo sistema fu montato nei primi anni Sessanta sulle V 60 e loro modelli derivati (un esempio nelle **foto n. 1 e n. 2**) e, praticamente uguale, sulle Br 86 (**foto n. 3**) come ho detto sin dal '59 sulla Br 81 (senza foto) e nel 1982/83 sulle Br 85 (senza foto, **art. 3308**).

Con l'avvento del sistema digitale (Motorola e poi Digital System) è divenuto quasi praticamente perfetto:

Br V 60, 260, ecc Br 81, 85, 86	Giudizio operativo	Difetti
Comando digitale Motorola, mfx	ottimo	Possibile scivolamento dell'occhiello del gancio corto oltre la "forchetta" con conseguente blocco sganciamento. Assoluta IMPOSSIBILITÀ all'utilizzo con carrozze illuminate dotate di un pattino e di un gancio conduttore art. 72020/72021 .

Non c'è, a mio giudizio, un sistema migliore di questo. Le compatte V 60 si prestavano, grazie a semplificazioni nel frontale, ad ospitare gli elettromagneti, cosicché il gancio telex è addirittura più discreto del gancio "corto" moderno (!); con gli anni poi nelle V 60 sono stati migliorati molti particolari, anche se non si è raggiunta la perfezione (per saperne di più vi rimando al mio [38° Capitolo](#)). Nelle vaporeiere il gancio telex è più invasivo, ma c'è da dire che nelle Br 86 anche il normale portagancio non è certo discreto!



Foto n. 1: gancio telex di una 261 con "forchetta" abbassata.



Foto n. 2: penultima 260 423-9 MFX, uscita nel 2012.



Foto n. 3: una molto elaborata Br 86 132, manovra a Vibaden.

Il difetto (meccanico) riguarda la piegatura del dentello che, se è il caso, va regolata all'indietro di una inezia: se troppo verticale può impedire il corretto aggancio, anche del *classico vecchio relex*; inoltre, sempre se troppo *verticale*, può far scivolare l'anello anteriore del gancio corto sotto la "forchetta", che si solleva per effetto dell'elettromagnete: i mezzi, a quel punto diventano del tutto indivisibili, e per sganciarli sarà necessario allontanarli dai binari per poter operare, delicatamente, sul banco di lavoro...

Questa stranezza è dovuta a un difetto di montaggio e/o al mancato collaudo del prodotto. È *forse* possibile che gli anelli di alcuni ganci *corti* siano in modo quasi impercettibile (si può parlare di decimi di millimetro!) più sottili di altri. La forchetta è ben visibile nella **foto n. 1** (abbassata nella 261) e **n. 10** (alzata nella Br 86).

Il grave difetto (elettrico) riguarda l'impossibilità persino del solo accostamento ai nuovi ganci corti conduttori delle illuminazioni (**art. 72020/72021**), se però presenti in carrozze dotate anche di pattino e vi raccomando di consultare il mio **Capitolo 38°** al paragrafo: **Chiarimenti sul gancio telex e confronti**

Prove sul banco di lavoro sul 1° tipo di telex

Sono stati da me condotti alcuni test con carri nuovi i cui ganci erano direttamente provenienti dalla Fabbrica e non avevano perciò subito stress da urti ecc. nelle **foto n. 4 e n. 5** le prove sul banco di lavoro con una delle mie versioni di V 60 e nelle **foto n. 6, n. 7 e n. 8** quelle condotte su una Br 86, quest'ultima è stata molto elaborata e dotata di dispositivo fumo **art. 72270**. Poiché la "forchetta", alzandosi, tende ad allontanare il carro prima agganciato, non vi sono stati problemi di sorta, almeno in piano ed anche con un solo carro.



Foto n. 4: prove telex di una V 60 107 MFX, con una Mobile Station 1.



Foto n. 5: prove del gancio telex di una V 60 107 MFX.



Foto n. 6: prove del gancio telex di una Br 86 132 FX.



Foto n. 7: gancio telex di una Br 86 con "forchetta" alzata.



Foto n. 8: prove del gancio telex di una Br 86 132 FX.

Prove sul plastico di Vibaden

È stata poi eseguita una manovra sul mio plastico di Vibaden, per provare inoltre l'ultima arrivata delle V 60 nella versione 260 423-9 in metallo del 2012 ([art. 37615](#))*, una delle tante movimentazioni di carri che da sempre mi fanno apprezzare questi insostituibili locomotori.

Superfluo dire che come di norma non ci sono stati problemi ([foto n. 9](#), [n. 10](#) e [n. 11](#)). Altre manovre con carrozze (senza gancio conduttore!) non sono state fotografate.

**probabilmente è stata l'ultima della serie V 60 ad avere il telex di 1° tipo: infatti è uscita nell'estate 2012 un'ennesima versione (261 834-6, [art. 37616](#)) dotata di suoni (!) e del 3° tipo di gancio telex.*



Foto n. 9: la 260 423-9 manovra a Vibaden.



Foto n. 10: la 260 423-9 aggancia un convoglio.



Foto n. 11: la 260 423-9 manovra a Vibaden, fase di sgancio convoglio.

Il 2° tipo di gancio telex

Il sistema fu montato sulla 051 di tipo Motorola (art. 37841 del 2001), sulla 043 Motorola (art. 37885 del 2003), sulle prime versioni in mfx di Br 03 (art. 37953 del 2004), Br 41 (art. 37921 del 2004) e su varie Br 44, 044 mfx. Attualmente non è previsto per le perfezionate Br 042 o Br 50 del 2011/12. Fu montato anche sulla carrozza sanitaria del treno RTZ, “il treno di salvataggio in galleria”, sia nella prima versione cromatica Motorola, che nella più recente (2008) mfx. Foto n. 12 e n. 13 per le prove sul banco con una 44 mfx.

Prima di utilizzare per movimentazioni queste locomotive è necessario verificare l'esatta altezza di ganci relex (vecchio tipo) e corti: infatti da molte prove alcuni carri si agganciano senza alcun problema, per altri si deve intervenire per esempio forzando sul porta gancio in plastica (delicatamente!) sino a trovare la giusta angolazione.

Difficilissimo invece l'unione con i corti conduttori art. 72020/72021, ma, c'è da precisare, che qui non avviene il temuto corto circuito, perché questi telex non sono collegati alla corrente di massa.

Br 44, 044, 051 ecc varie numerazioni	Giudizio operativo	difetti
Comando digitale Motorola e MFX	buono* o molto buono	Possibile difficoltà di aggancio con il tipo corto (verificare su singoli carri e carrozze) assoluta. POSSIBILE, ma difficile, utilizzo con carrozze dotate di pattino e di un gancio conduttore tipo art. 72020 72021 .

*spiegazione nel testo

Probabilmente è il sistema (*non perfetto*) che ha convinto i tecnici della Casa di Göppingen a sviluppare l'ultimo tipo di telex.

Il mio giudizio è variabile tra il buono e il molto buono in quanto ho riscontrato, con alcuni tipi di carro, una notevole difficoltà d'aggancio, mentre in altri casi l'aggancio è ineccepibile. Probabilmente però la *colpa* di queste difficoltà risiede nei ganci dei rotabili da trainare.



Foto n. 12: il gancio telex di 2° tipo montato sulla 44 142.



Foto n. 13: il gancio telex di 2° tipo montato sulla 44 142.

Prove sul plastico di Vibaden

Alla prova sul binario di un plastico il telex risulta addirittura ottimo, forse per effetto del peso del convoglio che vince la minima resistenza.

Le **foto** vanno dalla **n. 14 alla n. 26** e sono relative ad una Br 043 di tipo Motorola e a una 044 mfx di recente produzione.



Foto n. 14: prove a Vibaden con la Br 043 131-2 1ª fase aggancio.



Foto n. 15: prove a Vibaden con la Br 043 131-2 2ª fase traino.



Foto n. 16: prove a Vibaden con la Br 043 131-2 3ª fase spinta all'indietro.



Foto n. 17: prove a Vibaden con la Br 043 131-2 4ª fase, il disimpegno.



Foto n. 18: prove a Vibaden con la Br 044 671-6 1ª fase movimentazione.



Foto n. 19: prove a Vibaden con la Br 044 671-6 2ª fase aggancio.



Foto n. 20: prove a Vibaden con la Br 044 671-6 3ª fase traino.



Foto n. 21: prove a Vibaden con la Br 044 671-6 4ª fase, spinta a ritroso.



Foto n. 22: prove a Vibaden con la Br 044 671-6 5ª fase, il disimpegno.



Foto n. 23: la 144 081-7 si sgancia (sistema tradizionale) da un convoglio.



Foto n. 24: prove a Vibaden con la Br 043 131-2 1ª fase di manovra.



Foto n. 25: prove a Vibaden con la Br 043 131-2 2ª fase di manovra.



Foto n. 26: prove a Vibaden con la Br 043 131-2 3ª fase, aggancio.

Il 2° tipo di gancio telex

Sempre questo 2° tipo fu montato anche sulla “carrozza sanitaria” del treno “salvataggio in galleria” (art. 26510 del 2001 e 26546 del 2008) in contemporanea uscita della Br 051 761-5 (art. 37841 del 2001). Le prove sul plastico, condotte ogni qualvolta il convoglio è utilizzato a Vibaden, ma solo nella sezione temporale intorno agli anni 2000 sono sintetizzate nell’unica [foto n. 27](#).

Due colorazioni	Giudizio operativo	difetti
Comando digitale Motorola e MFX	ottimo	Possibile difficoltà di sgancio solo con una forte pendenza



Foto n. 27: sgancio della carrozza sanitaria del convoglio RTZ.

Il 3° tipo di gancio telex

Nuovo attacco montato sulle (future V 60?) V 90, (212 del 2012), 261, 294, Köf II/III e su una 150 DB AG, su una Br 50 di una confezione del 2012 (e possono essere stati montati su altri modelli).

Veniamo al tipo di telex di ultima generazione. Nelle [foto n. 28 e n. 29](#) il Köf III è in fase di aggancio ed il piccolo punzone è in tal caso abbassato; nelle foto successive ([foto n. 30 e n. 31](#)) il *punzoncino* si è alzato, liberando così il dentello del gancio e con il conseguente distacco del trainato... *facile con gruppi di carri o comunque se esista una minima resistenza al momento della separazione.*

Possibile l'aggancio con i corti conduttori [art. 72020/72021](#), anche qui c'è da precisare che non avviene il temuto corto circuito, perché questi telex non portano corrente di massa.

261*, V 90, 290 ecc Köf II/III Varie numerazioni	Giudizio operativo	difetti
Comando digitale FX o Motorola	Molto buono	Possibile difficoltà di aggancio con il tipo corto (verificare su convogli). Possibile difficoltà di sgancio con singoli carri leggeri. POSSIBILE utilizzo con carrozze dotate di un pattino e di un gancio conduttore tipo art. 72020/72021 .

** è uscita da poco (estate 2012) una 261 834-6 ([art. 37616](#)), dotata del nuovo gancio telex di 3° tipo e... dei suoni (!) a riprova degli enormi progressi nel campo della miniaturizzazione e della ricerca. Queste diesel dalla cabina veramente ingombra (almeno dalle foto) sono MHI ed hanno ben 5 anni di garanzia.*

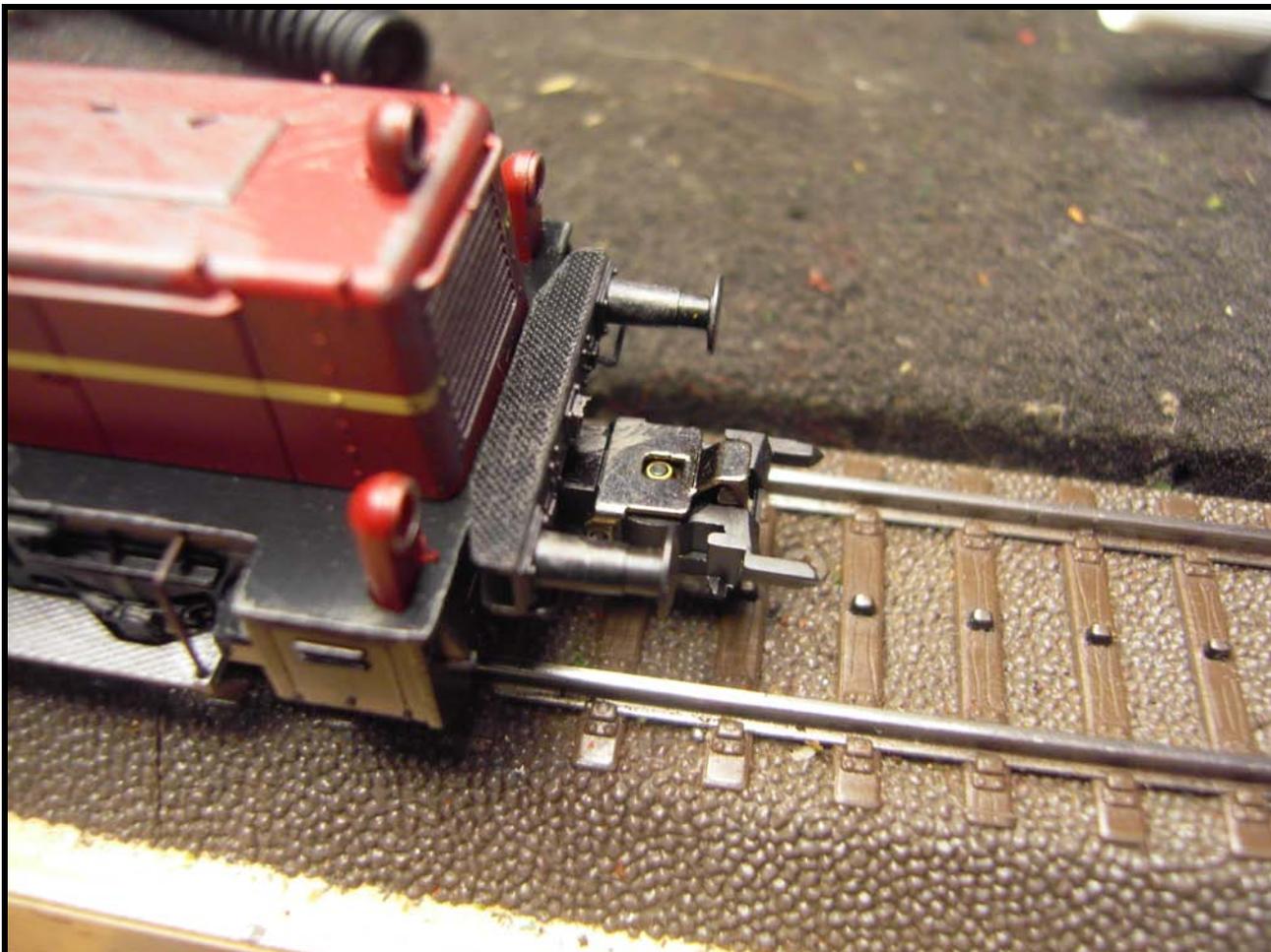


Foto n. 28: il Köf III, versione DB 1962, telex pronto per l'aggancio.



Foto n. 29: il Köf III, versione DB 1962, carro agganciato.

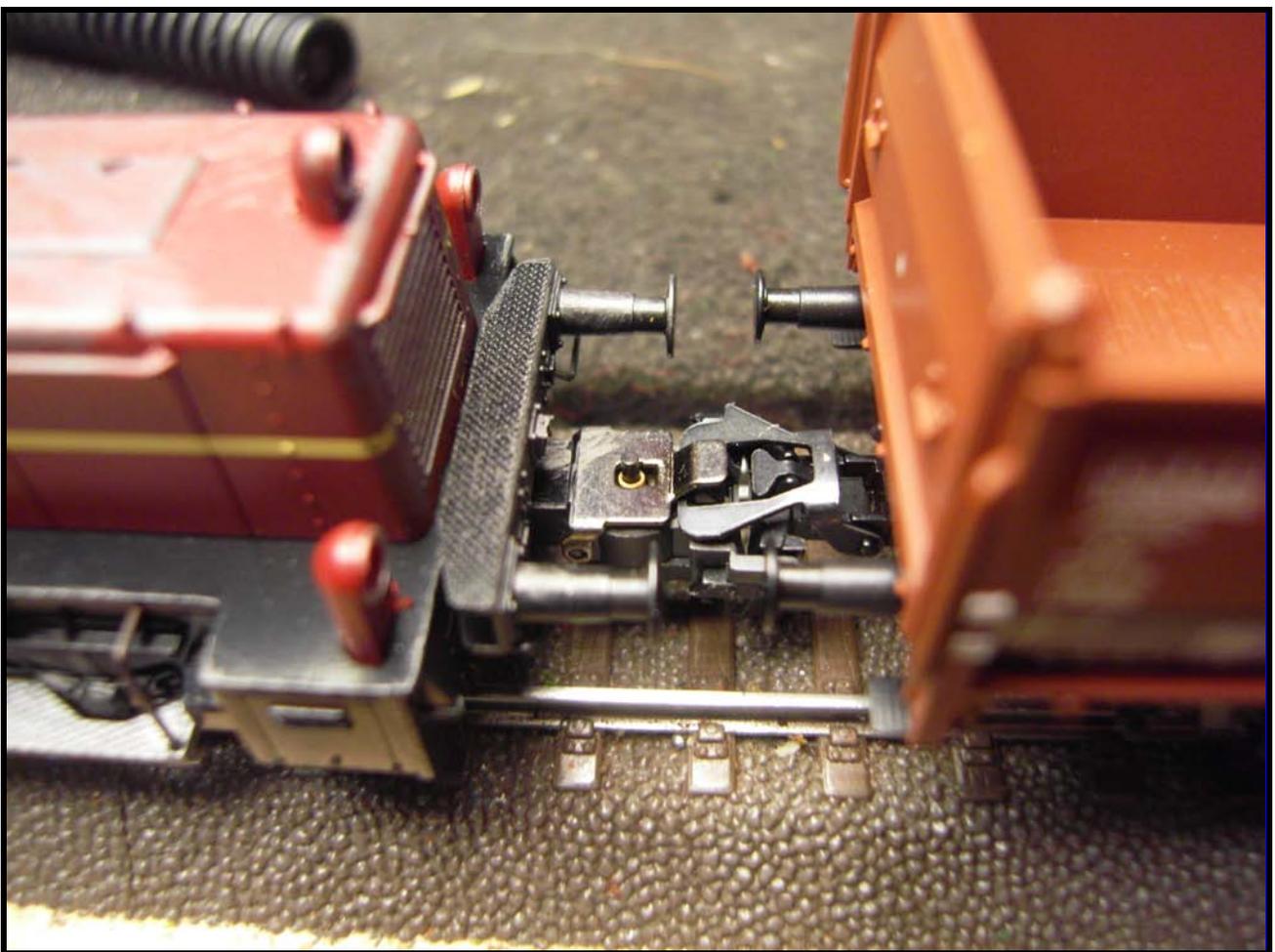


Foto n. 30: Köf III, versione DB 1962, telex pronto a sganciare il carro.

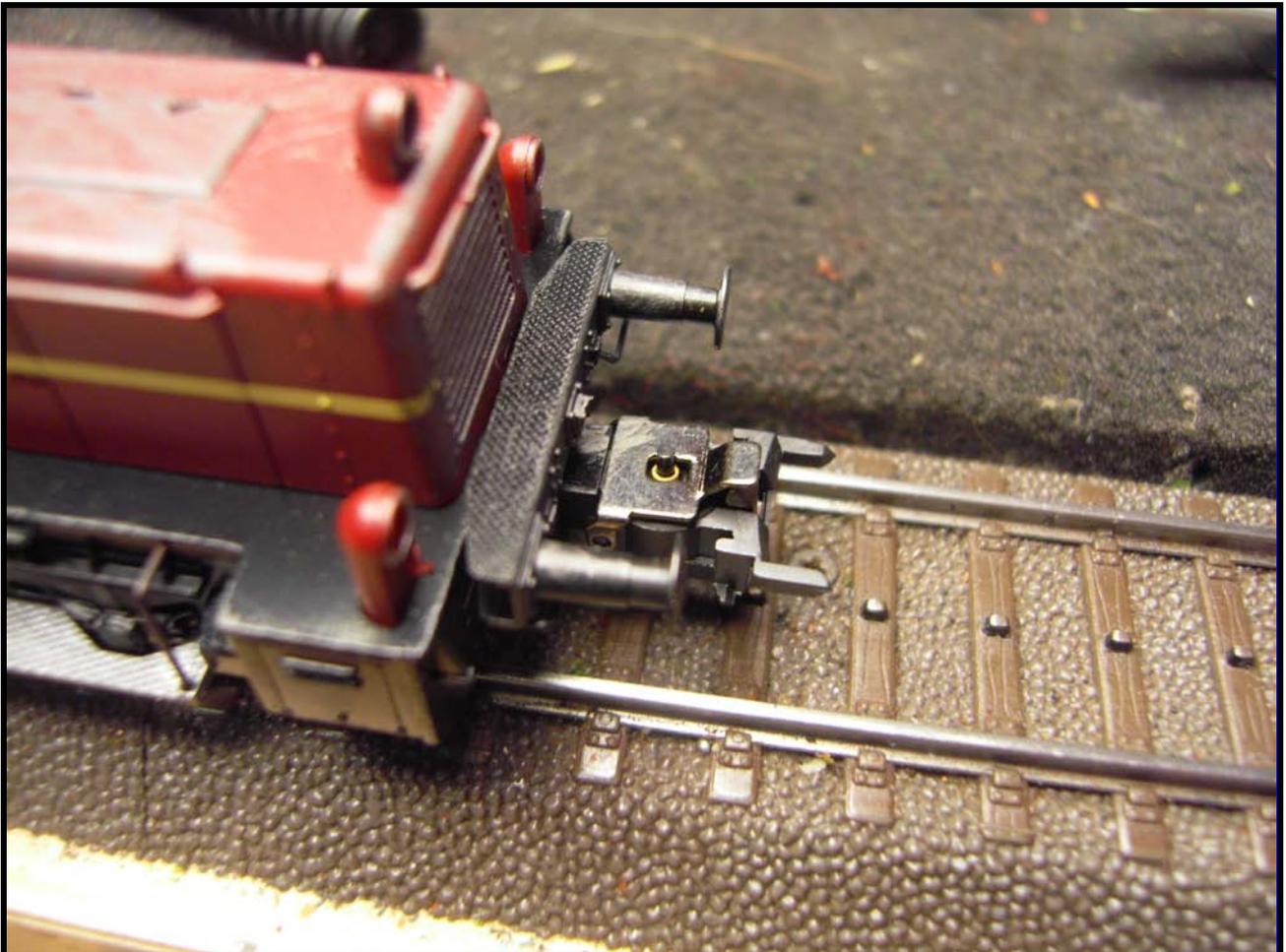


Foto n. 31: il Köf III, versione DB 1962, carro sganciato.

Prove sul banco di lavoro sul 3° tipo di telex

Proprio su un binario del mio banco (quello utilizzato per le prove della forza di trazione per il **Capitolo 31°**), si può accertare la leggera difficoltà, ma sempre difficoltà è, nello sgancio di un singolo carro o di una carrozza pur appesantita da illuminazioni, ma senza il pattino che in questo caso invece aiuterebbe il distacco causa l'attrito radente; come è noto però la Märklin da anni ha previsto anche per lunghi convogli illuminati l'utilizzo di un solo pattino che trasmette corrente tramite ganci conduttori (o tramite barre rigide fisse o con i più pratici ganci sezionabili conduttori).

Le **foto vanno dalla n. 32 alla n. 38**, durante le prove è stata modificata anche la livelletta che è stata portata sino al 35‰ con alterni risultati.



Foto n. 32: 294 Railion Logistics DB, prove su tratta in piano.



Foto n. 33: 294 Railion Logistics DB, prove su tratta in piano.



Foto n. 34: 294 Railion Logistics DB, prove su tratta inclinata.



Foto n. 35: il Köf III, versione DB Cargo, carro agganciato.



Foto n. 36: il Köf III, versione DB Cargo, telex pronto a sganciare.



Foto n. 37: il Köf III, versione DB Cargo, si separa dal carro.



Foto n. 38: sulla destra, in alto, il comando per telex posteriore in MS1.

Una “sella di lancio” improvvisata sul banco di lavoro prove con il 1° ed il 3° tipo di telex

Nel mio plastico di Vibaden non c'è posto anche per un complesso, per lo più di enorme estensione, quale quello che è comunemente chiamato “sella di lancio”.

SELLA DI LANCIO, CHE COS'È? SPIEGAZIONE PER NEOFITI

È in pratica un piazzale per lo smistamento di carri merci che si avvale della sola spinta di macchine da manovra (che non eseguono tutta la manovra, con risparmio di tempo e carburante) e che sfrutta, dopo un culmine di ingresso al piazzale, una forte pendenza per posizionare su binari, predisposti da una infinità di deviatori, i carri, prima trainati alla rinfusa, e che, al termine della corsa in discesa, si trovano invece poi ordinatamente ricomposti in precisi convogli. La corsa di questi carri però viene frenata da appositi rulli posti tra i binari di arrivo, che da una velocità iniziale esagerata, fanno rallentare sin quasi a zero i vagoni merci, evitando quindi delle esiziali collisioni!

Sul binario di prova è invece sufficiente allentare poche viti, posizionare una barretta di legno e creare così quel culmine tipico della “sella”. Le prove con le V 60 (nelle **foto n. 39, n. 40 e n. 41** una 362 Motorola) relative al 1° tipo di telex hanno dato eccellenti risultati e così si deve affermare (addirittura ottimo il comportamento sulla *sella*) per il 3° tipo di telex condotte con varie macchine da manovra e sintetizzate nelle **foto n. 42 e n. 43**, condotte con un Köf III della **confezione 26340**, uscito come novità nel 2011.

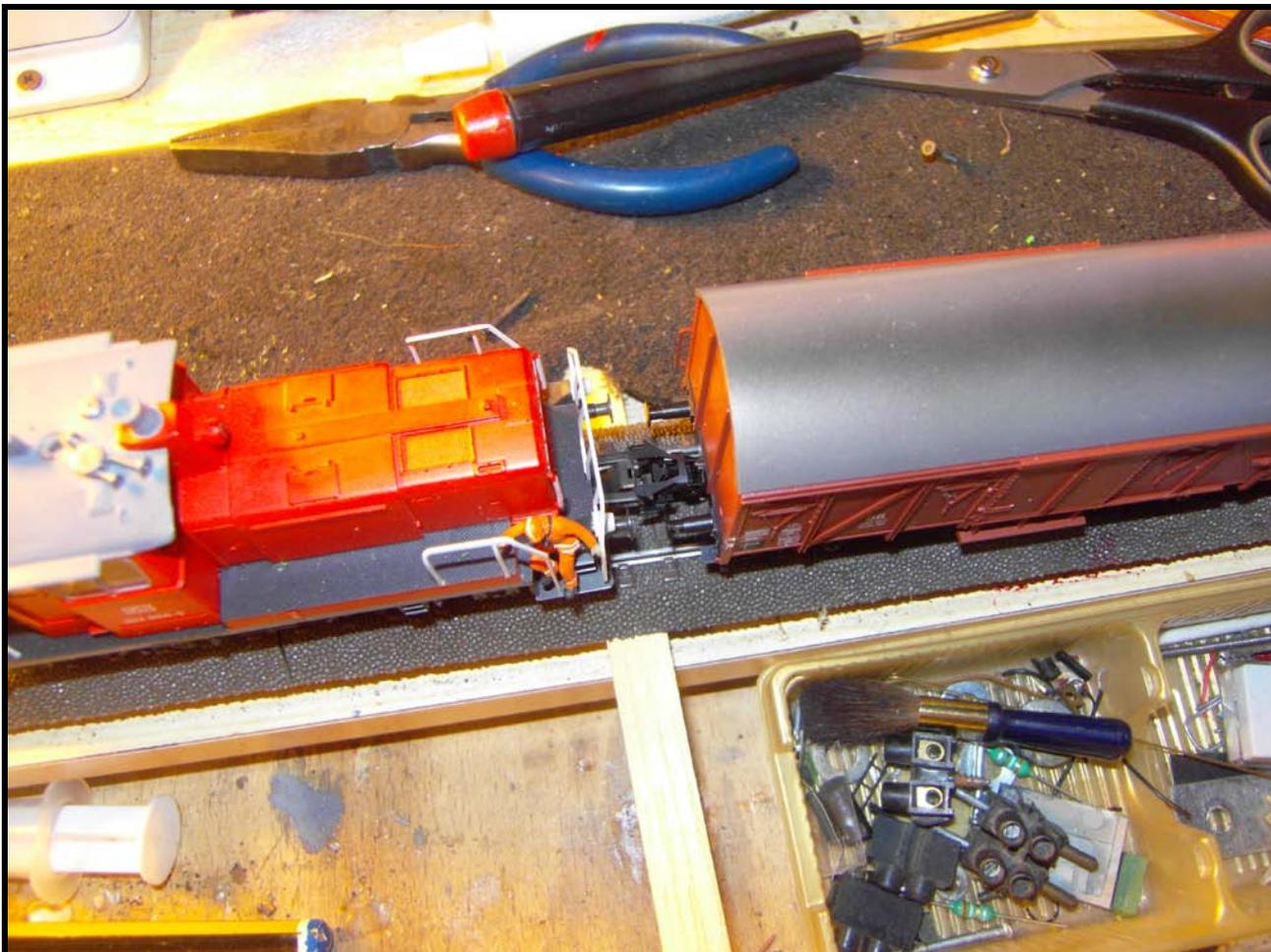


Foto n. 39: “sella di lancio” improvvisata su un binario del banco.



Foto n. 40: il telex aperto prima del *culmine* della “sella di lancio”.



Foto n. 41: il carro si è sganciato dalla 362.

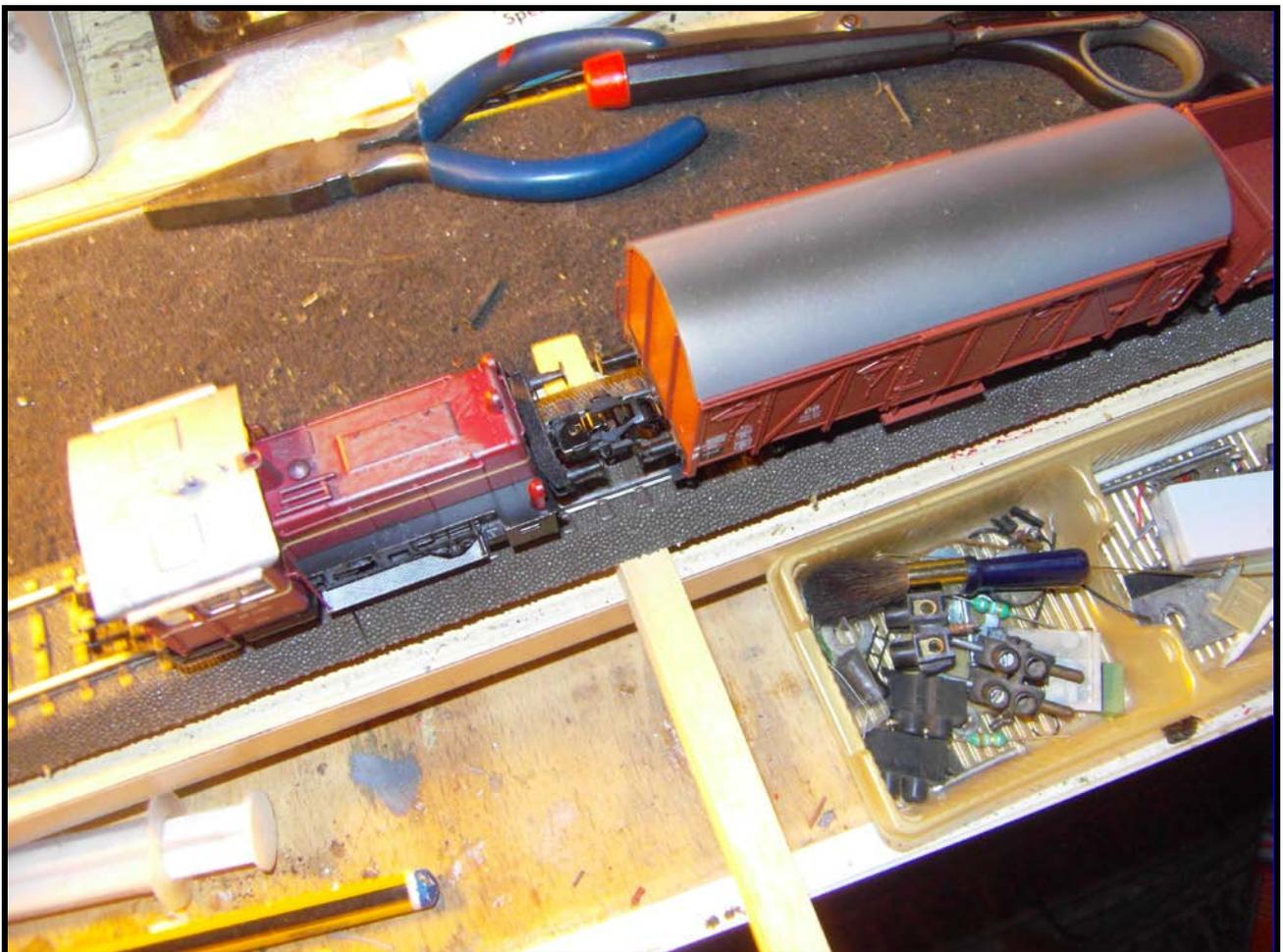


Foto n. 42: prima del *culmine* il Köf III (art 26340) apre il telex.

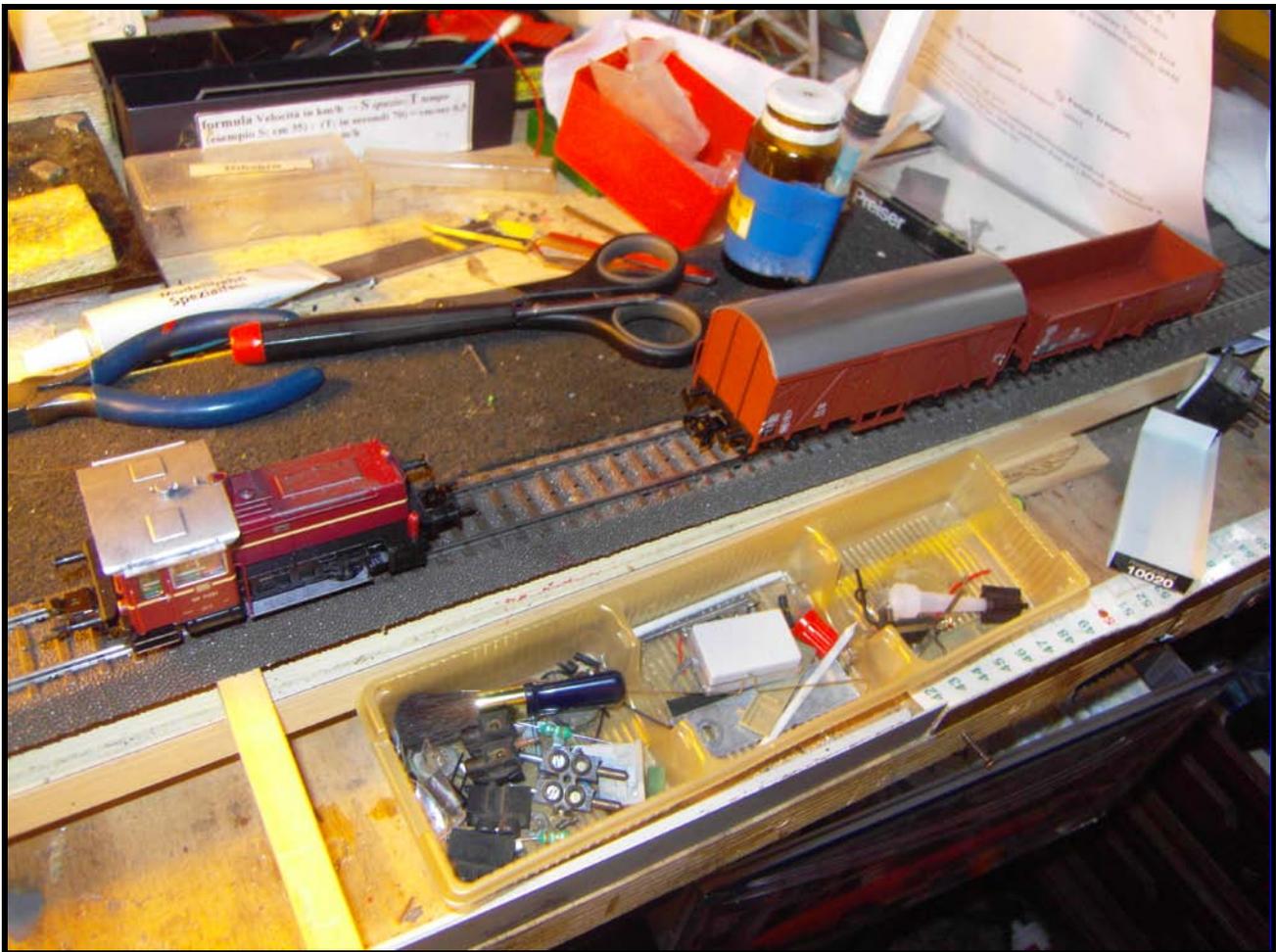


Foto n. 43: il Köf III, versione 1962, ha sganciato i carri nella discesa .

Temporizzare il gancio telex in digitale

Ricordo che per evitare un surriscaldamento del magnete la Märklin stessa prevede per il terzo tipo un distacco automatico dopo un certo numero di secondi; con la CS 2 è possibile regolare a piacimento (sino a circa 90 secondi, [foto n. 44](#)) la durata del utilizzo anche nelle V 60, Br 85/86 e per la numerosa famiglia delle 44 (*per quelle provviste di telex ovvio*) per le quali non è prevista, almeno seguendo i libretti delle istruzioni, una già prevista temporizzazione, ma vi rimando, a causa dell'argomento fuori tema, alla 8ª parte del mio [Capitolo 40°](#), al paragrafo: **Modifiche sulla durata delle funzioni nei Motorola e MFX**

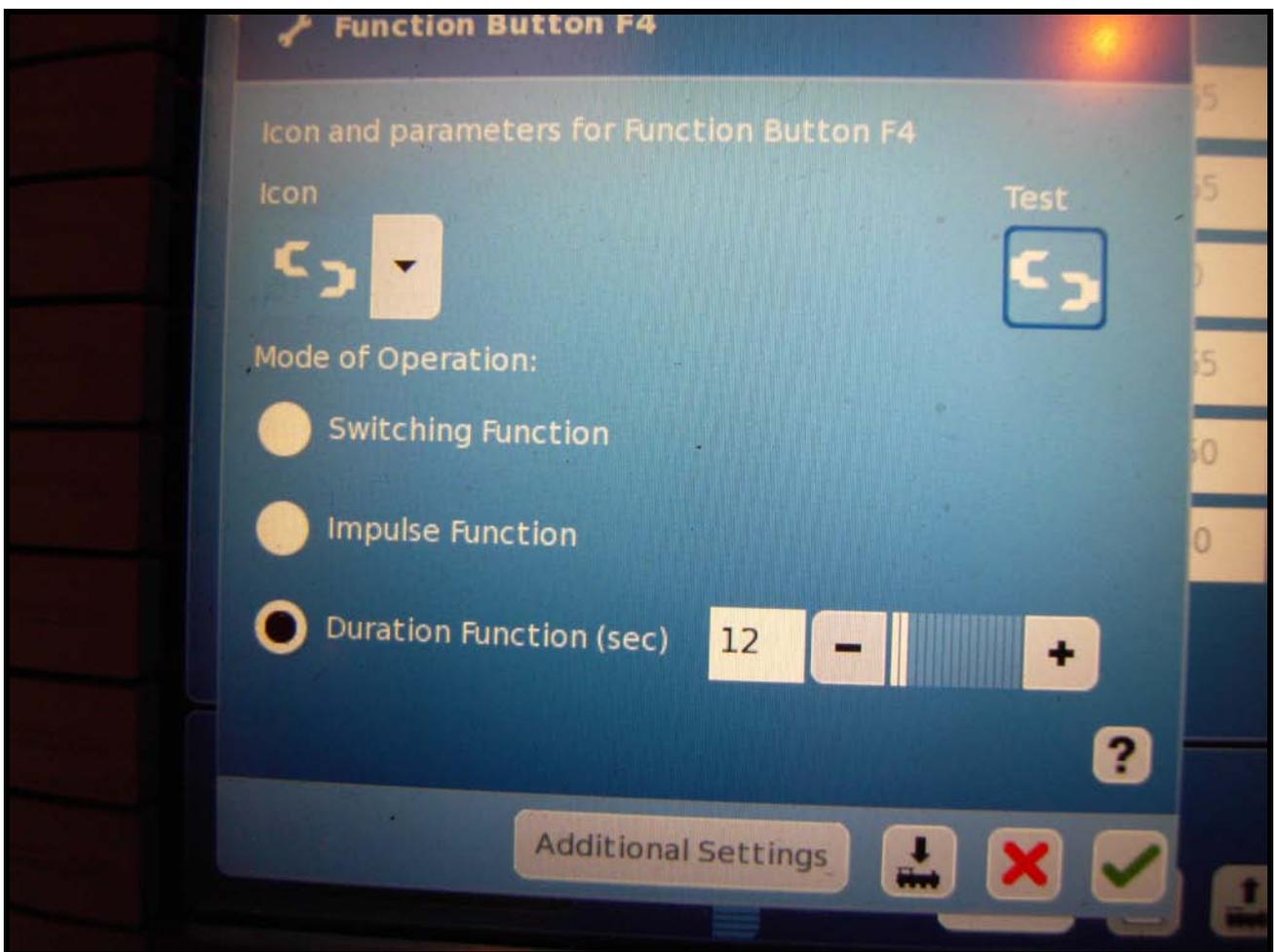


Foto n. 44: tratta dal mio Capitolo 40° VIII parte, relativa alla temporizzazione del aggancio telex.

Questo 72° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 80 volte, mi scuso se, nonostante tutto, vi fosse qualche refuso e, come mi disse il mio professore di lingua italiana, in un testo fu scritto, in calce nell'ultima di copertina e nell'ultima parola:

“questo libro è privo di errori di stomba”

Gian Piero Cannata

